

Публикации Publications

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ RAILWAY INDUSTRY

ОТЛК снова делится на три
kommersant.ru_06.04.2017

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Уралмашзавод поставит шесть экскаваторов ЭКГ-18 для ХК «СДС-Уголь»
i-mash.ru_06.04.2017

Россия и Турция готовят контракт на поставки С-400
rns.online_06.04.2017

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR

"Роснефть" возьмет науку под контроль
kommersant.ru_06.04.2017

Русал создает СП в Индии для производства порошкового алюминия
steelland.ru_06.04.2017

Индия следом за США будет требовать использования отечественной стали в госпроектах
steelland.ru_06.04.2017

«Газпром» не разделят до 2020 года
izvestia.ru_06.04.2017

ФАС прекратила расследование в отношении металлургов по завышению цен на арматуру
rns.online_03.04.2017

НЛМК-Сорт будет усиливать рыночные позиции
metallinfo.ru_06.04.2017

ЕВРАЗ НТМК выпустил новый профилиразмер балки для вагоностроения
metallinfo.ru_06.04.2017

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AUTOMOTIVE INDUSTRY

Вмешалась политика: Hyundai и Kia сокращают производство в Китае
autoreview.ru_05.04.2017

Юбилей Lada 4x4: За 40 лет выпущено около 2,5 млн внедорожников
rg.ru_06.04.2017

Renault начинает экспорт в страны Персидского залива
i-mash.ru_06.04.2017

Выпускаемые в Казахстане автомобили получили технологии connected car и big data

[kolesa.ru_06.04.2017](#)

[«Лукойл» будет поставлять масла на «Автотор»](#)

[dvizhok.su_06.04.2017](#)

[Питер Андерсон, MAN Россия: мы обязаны ставить перед собой высокие цели](#)

[kolesa.ru_04.04.2017](#)

[Председатель совета директоров «АвтоВАЗа» Скворцов номинирован в совет директоров «Норникеля»](#)

[rns.online_06.04.2017](#)

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

[ОДК поставил ВАСО первые двигатели для ВТС Ил-112В](#)

[i-mash.ru_06.04.2017](#)

[Российско-китайский завод окончательной сборки гражданских самолетов будет построен на юге Китая](#)

[i-mash.ru_06.04.2017](#)

[В ВИАМ обсудили результаты работ по госконтракту с Минпромторгом](#)

[i-mash.ru_05.04.2017](#)

[Ряд латиноамериканских стран интересуются самолетом-амфибией Бе-200](#)

[i-mash.ru_06.04.2017](#)

[Американская тяжелая ракета New Glenn оказалась дешевле российской «Ангары»](#)

[lenta.ru_06.04.2017](#)

[Авиавласти Италии обсудили с Росавиацией поставки самолетов SSJ100 на международные рынки](#)

[rns.online_06.04.2017](#)

[«Роскосмос» застрахует запуск пилотируемого корабля «Союз» на 2,8 млрд рублей](#)

[rns.online_06.04.2017](#)

[Финансирование авиапрома сокращено](#)

[i-mash.ru_06.04.2017](#)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

[СМИ: глава Нацбанка Украины Валерия Гонтарева уходит в отставку](#)

[tass.ru_06.04.2017](#)

[Медведев утвердил директиву об избрании Силуанова председателем набсовета ВТБ](#)

[rns.online_06.04.2017](#)

[Альфа-банк досрочно вернул средства облигаций федерального займа](#)

[rns.online_06.04.2017](#)

НИОКР R&D

Отсутствие нормативной базы тормозит развитие аддитивных технологий на Урале
i-mash.ru_06.04.2017

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ
RAILWAY INDUSTRY**ОТЛК снова делится на три**

kommersant.ru_06.04.2017

ОАО РЖД предложило очередной вариант разделения активов СП России, Белоруссии и Казахстана Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). По нему партнеры ОАО РЖД — железные дороги Казахстана (КТЖ) и Белоруссии (БЖД) — получают по 33% в операционной компании, создаваемой на базе ОТЛК, но утрачивают права на доли и дивиденды "РЖД Логистики" (РЖДЛ) и "Трансконтейнера". Судьба последнего остается открытой.

Неделю назад ОАО РЖД направило в Росимущество, Минэкономики и Минтранс письма с уведомлением о ходе обсуждения реорганизации ОТЛК. "Ъ" удалось ознакомиться их содержанием, в том числе актуальными идеями ОАО РЖД по реорганизации СП. В Минэкономики подтвердили, что письма получили, вопрос прорабатывается, в Минтрансе "Ъ" не ответили.

ОТЛК учреждена ОАО РЖД, КТЖ и БЖД в 2014 году как трансъевразийская логистическая компания, оператор вагонов и грузовых терминалов. Акционеры должны были передать ОТЛК активы, но это сделало только ОАО РЖД, внесшее 50% плюс 2 акции "Трансконтейнера" и 100% минус 1 акцию РЖДЛ. В итоге ОАО РЖД получило 99,84% ОТЛК, а КТЖ и БЖД, сделавшие взнос в размере 32,7 млн руб., — по 0,08%. В 2015 году было решено перестроить ОТЛК по модели asset-light (без активов), вернув ОАО РЖД "Трансконтейнер" и РЖДЛ. Также стоял вопрос о дивидендах этих компаний — пока они платятся ОТЛК, а не ОАО РЖД. Обсуждался ряд вариантов (см. "Ъ" от 28 сентября, 5 октября и 2 ноября 2016 года), но консенсус не был найден.

Сейчас ОАО РЖД предлагает создать три структуры. ОТЛК Eurasian Rail Alliance (ОТЛК ERA) включит операционный функционал ОТЛК, в том числе договорную базу и бизнес-процессы, а также вклады КТЖ и БЖД. Три акционера получают по 33,3%. В "ОТЛК Логистику" передадут пакет РЖДЛ, а в "ОТЛК Финансы" — дивиденды, перечисленные "Трансконтейнером" и РЖДЛ. В обеих структурах 100% минус 1 акция будет принадлежать ОАО РЖД, одна — ОТЛК. У ОТЛК останется пакет "Трансконтейнера". Поскольку и КТЖ, и БЖД выйдут из состава акционеров ОТЛК, а в ней по закону об АО не может быть менее двух акционеров, одна акция ОТЛК будет передана по номинальной стоимости РЖДЛ.

Дальнейшая судьба пакета "Трансконтейнера" (его готовы выкупить у ОАО РЖД группа "Сумма" и другие участники рынка) пока не решена. Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО РЖД в декабре 2016 года постановил, что решение будет принято после анализа стратегии развития оператора с учетом итогов работы в прошлом году и концепции развития транспортно-логистического комплекса монополии (разрабатывается в рамках актуализации стратегии развития ОАО РЖД до 2030 года). В конце февраля комитет одобрил проект ТЗ независимого анализа вариантов распоряжения пакетом "Трансконтейнера". Провести его должен аналитический центр при правительстве до 15 июня.

Эксперты отмечают рост показателей "Трансконтейнера". В 2016 году его выручка по МСФО увеличилась на 21%, до 52 млрд руб., EBITDA и чистая прибыль — на 15%, до 6 млрд руб. и 3,2 млрд руб. соответственно. Денис Ворчик из "Уралсиба" в обзоре отметил, что в 2016 году рынок железнодорожных перевозок контейнеров вырос на 10%, до 3,26 млн TEU, в первом квартале 2017 года наблюдается ускорение темпов роста (на 23% за январь--февраль).

По мнению ОАО РЖД, новая схема позволит одновременно создать "ОТЛК без активов" с равным участием акционеров, обеспечить возврат акций РЖДЛ и "Трансконтейнера" и вывести их дивиденды из ОТЛК. Но, подчеркивает глава Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин, "красивый пассаж об увеличении до 33% долей белорусов и казахов в одной из образуемых компаний останется пассажем". "Не думаю, что данная компания сможет занять какие-то заметные позиции на рынке", — полагает он, отмечая, что исходно ни КТЖ, ни БЖД не стремились в ОТЛК. Их позиция вряд ли поменялась, поскольку "несмотря на единое экономическое пространство, железнодорожные администрации предпочитают суверенитет".

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ТЯЖЕЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ
INDUSTRIAL AND HEAVY ENGINEERING SECTOR

Уралмашзавод поставит шесть экскаваторов ЭКГ-18 для ХК «СДС-Уголь»

i-mash.ru_06.04.2017

Контракт на поставку сразу шести карьерных гусеничных экскаваторов с объемом ковша 18 метров кубических заключен с АО ХК «СДС-Уголь».

Экскаватор ЭКГ-18 на сегодняшний день является ключевым серийным продуктом Уралмашзавода. За 2016 год предприятие изготовило 7 машин данной модификации, в планах на текущий 2017 год изготовить 10-12 машин.

Согласно контракту с АО ХК «СДС-Уголь» два экскаватора будут отгружены в 2017 году, остальные – в 2018. Ранее Уралмашзавод уже поставлял для данного заказчика карьерные гусеничные экскаваторы ЭКГ-5А и ЭКГ-12.

С начала текущего года ряд машин ЭКГ-18 уже начали работу на разрезах заказчиков Уралмашзавода. Так, например, машина с заводским № 8 успешно пущена в эксплуатацию на разрезе «Березовский» в Кузбассе. Это вторая подобная машина, поставленная Уралмашзаводом в адрес ЗАО «Стройсервис». Параллельно в Кузбассе под авторским надзором уралмашевских инженеров идет монтаж ЭКГ-12 № 14 на Моховском разрезе УК «Кузбассразрезуголь» (входит в УГМК-Холдинг). С начала 2017 года также на добыче угля на Калтанском разрезе работает ЭКГ-18 № 7 производства Уралмашзавода. Отзывы бригады, эксплуатирующей машину, на Калтанском разрезе положительные. Компания ХК «Якутуголь» эксплуатирует первый из двух экскаваторов ЭКГ-18 под заводским номером 11. Две машины будут эксплуатироваться на разрезе «Нерюнгинский».

Россия и Турция готовят контракт на поставки С-400

rns.online_06.04.2017

Россия и Турция обсуждают условия контракта на поставку зенитных ракетных систем С-400 «Триумф», сообщил журналистам высокопоставленный военно-дипломатический источник в Москве.

«Идет контрактная работа», — сказал источник, отвечая на вопрос, в какой стадии находятся переговоры между Москвой и Анкарой по С-400.

По его словам, после принятия соответствующих решений президентами двух стран «Рособоронэкспорт», Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству при содействии Минобороны РФ проведут работу по подготовке контракта.

«Тема находится в постоянном обсуждении. Возникают новые условия, требования, обсуждается возможность их реализации», — сказал источник.

Он уточнил, что «пока контракта нет, и, соответственно, поставок тоже».

Ранее генеральный директор госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов в интервью телеканалу «Россия 24» сообщил, что Турция заинтересована в приобретении современных российских зенитных ракетных систем С-400 «Триумф», в том числе за счет российского кредита. «Сейчас обсуждается вопрос кредита в Египет (выдачи Египту кредита для закупок российского вооружения. — RNS). В Венесуэлу, кстати, у нас продолжаются поставки в счет кредита», — сказал Чемезов. На уточняющий вопрос, интересовалась ли такой возможностью Турция, Чемезов ответил: «Турция — да. Они высказывали пожелание. Хотели получить кредит, но пока вопрос еще не решен. Министерство финансов ведет переговоры. Как они подпишут, как примут решение о выделении того или иного кредита по объему, так мы будем дальше подписывать контракты на поставку». Журналист уточнила у Чемезова, касается ли это и контрактов на поставку зенитных ракетных систем С-400 «Триумф». «В том числе С-400», — ответил он.

Ранее, в ноябре 2016 года, министр обороны Турции Фикри Ышик сообщил, что Россия и Турция проводят переговоры по поставкам зенитных ракетных систем С-400. По словам главы оборонного ведомства, позиция России по возможному контракту до сих пор была позитивной. Он также отметил, что Турция ведет переговоры и с другими странами по поставкам систем противовоздушной обороны. По данным Reuters, в прошлом году Турция отменила тендер на \$3,4 млрд на закупку систем противовоздушной обороны дальнего действия у Китая.

C-400 «Триумф» является наиболее современной российской системой ПВО. Данные комплексы способны бороться с самолетами пятого поколения, такими как американский многоцелевой истребитель F-35.

МЕТАЛЛУРГИЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ SMELTING INDUSTRY AND FUEL-POWER SECTOR

"Роснефть" возьмет науку под контроль

kommersant.ru_06.04.2017

"Роснефть" добилась получения от "Роснефтегаза" восьми научных и проектных организаций, для которых является основным заказчиком. В правительстве посчитали, что она сможет более эффективно управлять этими активами, вкладывать в них деньги и не допустить банкротства. Точная сумма, за которую "Роснефть" купит эти активы, неизвестна, но "Роснефть" еще в прошлом году просила направить эти деньги на совместный с "Роснефтегазом" судостроительный проект "Звезда". На рынке считают, что и тут компании пойдут навстречу.

Как стало известно "Ъ", в конце марта Минэкономики направило в правительство согласованный с Минэнерго и Росимуществом проект распоряжения о передаче структуре "Роснефти" "РН-Актив" акций восьми научно-исследовательских и проектных институтов. Сейчас ИГиРГИ (100% минус 1 акция), СибНИИНП (37,3%), ВОИГиРГИ (100% минус 1 акция), ВНИИ НП (80%), ВНИКТИ (97,3%), "ВНИПиневть" (50,67%), "Гипротюменнефтегаз" (28%) и НПО "Буровая техника" (38%) находятся на балансе "Роснефтегаза" (госкомпания получила их в 2016 году). Предполагается, что цена передачи актива будет рыночной и определена оценщиком.

В проекте распоряжения отмечается, что активы нужно передать "Роснефти" для обеспечения надлежащего операционного контроля через централизацию управления, а также для "исключения банкротства". В пояснительной записке к проекту приводится мнение "Роснефтегаза" о том, что "Роснефть" после передачи ей активов сможет ими управлять более эффективно.

Предполагается, что проектные организации продолжат оказывать услуги как самой госкомпании, так и другим игрокам российского нефтегазового сектора. В рамках сделки "Роснефть" должна сохранить всех сотрудников институтов, но может перевести их на другие свои предприятия, уточняют источники "Ъ". При этом, уверяют они, за счет того что проектные организации войдут в структуру "Роснефти" и к ним будут применяться правила нефтекомпании, объем заказов увеличится и вырастут зарплаты сотрудников.

60 миллиардов рублей выделил «Роснефтегаз» в феврале на строительство верфи «Звезда»

"Роснефть" в конце 2016 года сама просила передать ей пакеты в институтах, но рассчитывала на то, что полученные от компании деньги пойдут на ее совместный проект с "Роснефтегазом" и Газпромбанком — судостроительный комплекс "Звезда". На базе завода планируется выпускать суда и оборудование для освоения шельфовых проектов. Стоимость строящейся судовой верфи оценивается в 146 млрд руб.

Но в проекте распоряжения правительства "Звезда" не упоминается, говорят источники "Ъ". Там лишь отмечается, что доходы от сделки с "Роснефтью" "Роснефтегаз" направит на выплату дивидендов в бюджет, а также на собственную инвестпрограмму (по директиве правительства и президента РФ). В "Роснефти" "Ъ" не стали комментировать ситуацию. Но источники "Ъ" считают, что "компания добьется своего и получит деньги для судостроительного завода".

Опрошенные "Ъ" эксперты не смогли оценить стоимость передаваемых активов, ссылаясь на то, что неясен весь портфель их заказов и текущее финансовое состояние. Но, отмечает управляющий активами Small letters Виталий Крюков, передача институтов "Роснефти", которая является для них ключевым заказчиком, действительно выглядит логично. Компания сможет развить их компетенции, интегрировав в контур своего управления научными исследованиями. А для самих институтов это будет означать более стабильный портфель заказов и инвестиции в модернизацию, говорит эксперт. По словам эксперта, практически все крупные нефтегазовые компании имеют в своей структуре набор обслуживающих их проектных институтов, которые знают всю специфику работы с ними.

Рискует ли прямое подчинение институтов "Роснефти" вызвать конфликт интересов с другими нефтяниками эксперты оценить не берутся: актуальная структура заказов этих организаций не раскрывается. В основном предоставляемые ими услуги не уникальны и могут быть оказаны альтернативными поставщиками.

Русал создает СП в Индии для производства порошкового алюминия

steelland.ru_06.04.2017

Один из крупнейших в мире производителей алюминия объединенная компания РУСАЛ и компания Runaya Metsource LLP, учредители которой аффилированы с основными акционерами компании Vedanta, подписали соглашение о создании совместного предприятия на паритетных началах в Индии.

Совместное предприятие создаст производство мирового уровня, специализирующееся на выпуске высокотехнологичных алюминиевых паст и порошков широкого спектра применения, в том числе в инновационных отраслях, таких как аддитивные технологии и солнечная энергетика.

У Индии есть амбициозные планы развития в этих секторах, и РУСАЛ привнесет для их реализации свой обширный опыт производства соответствующей продукции высокого качества.

Проектная мощность предприятия составит около 10 тыс. тонн продукции в год. Проект стартует в текущем году, выпуск алюминиевой продукции на заводе начнется в 2018 году.

Проект будет состоять из нескольких этапов. На первом этапе он включает регистрацию СП, выбор площадки для строительства и разработку проекта завода. Основные регионы сбыта продукции СП – Индия, страны Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока, на рынках которых наблюдается динамичный рост спроса.

«Стратегическая задача РУСАЛа – увеличение выпуска и продаж продукции с добавленной стоимостью, в том числе посредством создания совместных производств. Сочетание многолетнего опыта РУСАЛа в области алюминиевых порошков, пудр и паст, и позиций Runaya Metsource как локального игрока создает для СП устойчивые конкурентные преимущества и отличные позиции для выхода на рынок», – отметил директор РУСАЛа по новым проектам Алексей Арнаутов.

Генеральный директор Runaya Metsource и назначенный генеральный директор СП Наиведа Агарвал отметил:

«Стратегия компании Runaya состоит в том, чтобы участвовать в бизнесах, создающих новые материалы и производящих продукцию, применяемую в высокотехнологичных решениях. Такая стратегия реализуется путем создания партнерств с компаниями – мировыми лидерами. Я рад созданию совместного предприятия с РУСАЛом, которое будет производить инновационную высокотехнологичную продукцию на основе алюминия для быстрорастущих мировых и региональных рынков».

Индия следом за США будет требовать использования отечественной стали в госпроектах

steelland.ru_06.04.2017

Индия намерена ввести преференции для отечественных металлургических компаний, участвующих в поставках стали на государственные инфраструктурные проекты.

«Мы хотим поощрять и стимулировать рост отечественной металлургической промышленности и поэтому мы хотим, чтобы в инфраструктурных проектах, финансируемых государством предпочтение отдавалось индийской стали. Соответствующая работа с кабинетом уже ведется», – заявил министр стали Индии Чаудхари Бирендра Сингх.

Ведомство намерено заручиться одобрением и поддержкой правительства Нарендра Моди для реализации амбициозной цели по удвоению внутреннего производства стали. Министерство стали считает, что государство обязано оказать поддержку отечественному производителю, сталкивающемуся с «финансовым стрессом» и растущими затратами на сырье.

Ранее президент США Дональд Трамп подписал распоряжение о преимущественном использовании американской стали в инфраструктурных проектах, финансирующийся из бюджета. В ряде американских СМИ его сразу же обвинили в нарушении основных норм ВТО и препятствовании свободной торговле.

«Газпром» не разделят до 2020 года

izvestia.ru_06.04.2017

«Газпром» сохранит весь свой функционал как минимум до 2020 года, несмотря на давние призывы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) и независимых производителей газа разделить монополиста на добывающее и газотранспортное подразделения. Такой тезис содержится в последнем варианте «Энергостратегии России в период до 2035 года», направленном в правительство. Эксперты уверены, что и после 2020 года деления не произойдет.

Министерство энергетики готовит стратегически важный для отрасли документ последние два с лишним года под патронажем председателя правительства Дмитрия Медведева. Документ, выложенный министерством на сайте, датирован 1 февраля 2017 года. Однако в версии, оказавшейся в распоряжении «Известий», некоторые формулировки отличаются от опубликованных. Два источника «Известий», близких к правительству, утверждают, что чиновники Белого дома прочитают именно этот документ.

— Существующая полнота функций ПАО «Газпром» будет сохраняться. Будет обеспечена финансовая прозрачность монопольных видов деятельности внутри самой компании, в том числе в отношении объема инвестиционных и операционных затрат для контроля за ценообразованием на услуги, — заявлено в документе.

В «Энергостратегии...» отмечается, что до 2020 года «в силу ряда причин» во многом будет сохраняться текущая структура рынка газа. В опубликованной Минэнерго версии этих предложений нет.

На последней президентской комиссии по ТЭК, которая прошла в октябре 2015 года, вопрос о развитии конкурентного внутреннего рынка газа обсуждался особенно активно. Именно тогда возобновились публичные дискуссии о выделении из «Газпрома» системы магистральных газопроводов. Чаще всех к этому призывала ФАС.

Что касается поставок независимыми производителями газа за рубеж, то документ, отправленный в правительство, окончательно разрешает этот вопрос.

В версии документа Минэнерго от 1 февраля говорится, что вопрос о возможности поставок через единый экспортный канал газа независимых производителей «будет рассматриваться» при необходимости.

Правки, внесенные в документ в последний момент, свидетельствуют, что вопрос фактически решен: «Предполагается... сохранение единого канала экспорта сетевого газа с возможностью поставок через него газа независимых производителей».

Разделения «Газпрома» быть не должно, считает директор аналитического департамента «Альпари» Александр Разуваев.

— Сейчас «Газпром» — это глобальная группа, в нее входит не только газ, но и нефть, и электроэнергетика. Делить компанию — это вредительство. Единственное, что может быть, — что «Газпром» потеряет монополию на экспорт природного газа в том виде, в котором она есть сейчас. Будет давать квоты на экспорт, — предполагает эксперт.

По его словам, возможность экспортировать газ тогда смогут получить в первую очередь «Роснефть» и НОВАТЭК.

Александр Разуваев напоминает, что предложение разделить «Газпром» было популярно еще в 1990-е годы, тогда с инициативой выступило Минэкономки. Тем не менее правительство не стало развивать эту идею.

— Эта идея была еще в 1990-е признана нецелесообразной. А сейчас эта старая история — как будто новый тренд, — говорит аналитик IFC Markets Дмитрий Лукашов.

По его словам, в случае деления концерна получатся сверхприбыльная газодобывающая компания и убыточная — при текущих тарифах — газотранспортная.

ФАС прекратила расследование в отношении металлургов по завышению цен на арматуру rns.online_03.04.2017

Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) прекратила расследование в отношении металлургических компаний относительно возможного завышения цен на арматуру, не усмотрев злоупотреблений доминирующим положением, сообщили RNS два источника в металлургических компаниях, фигурировавших в антимонопольном расследовании. Дело рассматривалось с лета 2016 года.

«Сегодня в ФАС состоялось очередное совещание, по итогам которого принято решение прекратить расследование», — сказал один из источников.

21 июля 2016 года ФАС возбудила дело по признакам нарушения антимонопольного законодательства на рынке арматуры в отношении Evraz, «Северстали» и Челябинского металлургического комбината (ЧМК, входит в группу «Мечел»). Анализ отпускных цен торговых посредников показал, что стоимость арматуры с января 2016 по апрель 2016 года производства «Евраз ЗСМК» увеличилась на 34%, «Северстали» — на 103%. Цены на аналогичную продукцию ЧМК в период с декабря 2015 по май 2016 года продемонстрировали рост на 70%, отмечали в ведомстве.

В «Северстали» сообщили, что приветствуют решение ФАС. «Цены на арматуру исключительно волатильны как в мире в целом, так и в России, а ценообразование обусловлено рыночными механизмами. Поэтому обвинения в монопольном завышении цен в условиях наличия, как минимум, десятка российских поставщиков, импортных поставок, а также появления новых производителей (Тюмень, Тэмпо, Ставсталь и др.) были совершенно необоснованными, что и доказало ФАС», — сообщили в компании.

2 февраля заместитель руководителя ведомства Андрей Цариковский заявил журналистам, что ФАС планирует принять решение по делу о завышении цен на арматуру после 13 февраля.

«Мы проводим анализ рынка. После 13 февраля, когда будет очередное совещание, планируем принять решение», — сказал он, отвечая на вопрос RNS.

Причиной начала расследования стало большое количество обращений потребителей, в первую очередь предприятий строительной отрасли, а также правительств Москвы и Подмосковья с просьбой проверить объективность монопольно высокой цены на арматуру на внутреннем рынке и возможном сговоре металлургов.

Рост цен на металлопродукцию в апреле — мае 2016 года достиг 80%. В апреле в ФАС поступило 95 обращений в связи с ростом цен на металл. Большая часть из них касалась подорожания арматуры.

Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин 18 мая заявил, что металл в строительстве подорожал в среднем на 30–40%, арматура — на 60%. Из-за этого возникают сложности с исполнением контрактов, появляется угроза удорожания стоимости квадратного метра жилья.

НЛМК-Сорт будет усиливать рыночные позиции metallinfo.ru_06.04.2017

Как сообщил на 8-й общероссийской конференции «Арматурный и фасонный прокат: тенденции рынка» Алексей Едапин, ведущий специалист дирекции по региональным продажам Группы НЛМК, в 2017 г. спад потребления арматуры в России должен прекратиться благодаря приближению предвыборного периода и запуску новых программ обновления жилого фонда в Москве и регионах. По прогнозу Группы НЛМК, в текущем году видимый спрос будет примерно соответствовать прошлогодним показателям либо произойдет незначительный рост в пределах 3%.

В последние месяцы благоприятная экспортная конъюнктура задавала повышательную динамику российскому рынку арматуры, но сокращение объемов потребления в РФ, укрепление рубля и профицит мощностей сдерживают рост внутренних цен. В то же время, удешевлению стальной продукции в России препятствует такой фактор как относительная дороговизна и дефицит металлолома.

НЛМК-Сорт в 2016 г. немного ослабил свои позиции на российском рынке в результате перераспределения объемов на внешние рынки. Но в 2017 г. планируется восстановление рыночных позиций, в том числе, за счет постепенного развития розничного канала продаж, хотя канал дистрибуции по-прежнему останется основным. При этом для поддержания баланса рынка НЛМК-Сорт готов оперативно реагировать на любые изменения конъюнктуры.

С целью оптимизации процесса продаж компания продолжит внедрение ведущих мировых практик. В частности, сотрудники мидл- и фронт-офиса будут объединяться в группы с единой мотивацией. Вводится календарное планирование поставок. Повышенное внимание будет уделяться повышению уровня удовлетворенности клиентов, в том числе посредством развития новых онлайн-ресурсов.

ЕВРАЗ НТМК выпустил новый профилаэразмер балки для вагоностроения metallinfo.ru_06.04.2017

ЕВРАЗ НТМК освоил производство нового профилаэразмера двутаэровой балки для вагоностроения. Первая опытная партия объёмом 300 т уже отгружена потребителю.

Балка изготовлена по заказу Уралвагонзавода и имеет нестандартные размеры. Такого профилаэразмера нет в российских и зарубежных стандартах.

Новая балка 13С1, для вагоностроения, изготовлена из стали повышенной прочности 12Г2ФД, легированной ванадием и медью, что гарантирует долгий срок службы и устойчивость к нагрузкам в конструкции вагона.

ЕВРАЗ НТМК ведёт постоянную работу по расширению сортамента выпускаемой продукции - двутаэровых балок.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ **AUTOMOTIVE INDUSTRY**

Вмешалась политика: Hyundai и Kia сокращают производство в Китае autoreview.ru_05.04.2017

Агентство Reuters со ссылкой на свои источники сообщает, что южнокорейские автопроизводители Hyundai и Kia, входящие в конгломерат Hyundai Motor Group, резко уменьшили объём выпуска автомобилей в Китае. Это связывают с конфликтом между КНР и Корейской Республикой вокруг решения Сеула об установке американского комплекса для перехвата ракет средней дальности. В ответ на это Китай, крупнейший партнёр Кореи во внешней торговле, развязал торговую войну. Официальная пресса КНР призвала бойкотировать корейские товары.

В марте продажи автомобилей Hyundai и Kia в Китае, по сравнению с тем же периодом прошлого года, рухнули на 52%. Между тем до сих пор Китай был одним из важнейших рынков сбыта для корейцев: в прошлом году на КНР пришлось четверть продаж концерна Hyundai. Как и другие иностранные производители, корейские фирмы в Китае работают в рамках совместных предприятий с местными компаниями: партнёром Hyundai является BAIC Group, а Kia сотрудничает с концерном Dongfeng. В 2016 году в Китае реализовано 1 млн 142 тысячи автомобилей Hyundai и 650 тысяч Kia.

Но теперь на местных заводах Kia сократили количество смен. Аналогично пришлось поступить и предприятию Beijing Hyundai: с середины марта на трёх пекинских заводах закрыли вторую смену. По словам аналитика Ли Мён-Хуна из компании HMC Investment & Securities, переход на работу в одну смену — редкий шаг для концерна Hyundai. Он считает, что антикорейские настроения в Китае закончатся не скоро, приводя в пример территориальный конфликт с Японией в 2012 году, вынудивший японских автопроизводителей серьёзно уменьшить производство в Поднебесной. С другой стороны, сложившаяся ситуация не должна длиться долго, ведь это сильно вредит китайским предприятиям, поставляющим детали на конвейеры Kia и Hyundai.

Падение продаж в Китае произошло несмотря на запуск сразу нескольких новых моделей, среди которых такие массовые машины, как Hyundai Verna и Celesta, а также Kia K2. Кстати, не далее как в прошлом году СП Beijing Hyundai открыло в Китае четвёртый сборочный завод и сейчас строит ещё один.

Юбилей Lada 4x4: За 40 лет выпущено около 2,5 млн внедорожников rg.ru_06.04.2017

За это время было выпущено около 2,5 млн внедорожников. Более 530 тысяч автомобилей отправлено на экспорт. Это единственная Lada, покоровшая все шесть континентов Земли, включая Антарктиду, где модель отработала 11 лет.

"Нива" была самостоятельной разработкой специалистов АвтоВАЗа. Им действительно удалось создать уникальный автомобиль, который открыл новую эру в мировой истории полноприводных машин.

Несущий кузов с внедорожной трансмиссией обеспечивал высокий комфорт и отличную проходимость в любых условиях - такого никому до русских сделать не удавалось.

Несмотря на то, что автомобиль был предназначен в основном для сельской местности, "Нива" вышла далеко за пределы советских деревень. Модель экспортировали в 110 стран мира. При этом большая часть машин - 80% - уходила на экспорт. Только оставшиеся 20% продавались в СССР.

Не остался автомобиль и без престижных наград. 1978 год - золотая медаль Международной выставки в Брно, 1980 год - золотая медаль Международной ярмарки в Познани.

"Нива" вызвала фурор на международных автосалонах и быстро завоевала свое место на авторынке мира.

Машина продавалась в Японии, Англии и других странах с левосторонним движением (для чего в восьмидесятых годах выпускалась праворульная модификация).

В 2009 году автомобиль пережил глубокое техническое обновление, а прошлым летом состоялась очередная модернизация: были внедрены независимое крепление переднего моста, новый ступичный узел, доработанная подвеска.

Известно, что АвтоВАЗ уже ведет работу над созданием достойного преемника легендарного авто. Не так давно российский автогигант выступил со специальным заявлением относительно создания новой Lada 4x4.

В компании отметили, что "формируется специальная команда инженеров, в задачи которой входит развитие проекта Lada 4x4 NG в тесной кооперации со специалистами альянса Renault-Nissan".

Вполне возможно, что за основу будет взята "тележка" B0, на которой построен Renault Duster - кроссовер с поперечным расположением двигателя.

Как отметил президент АвтоВАЗа Никола Мор, облик следующего поколения внедорожника 4x4, вероятнее всего, будет вписан в новый X-образный стиль марки Lada.

"При этом мы хотели бы сделать некую интерпретацию, создав образ надежного, brutального автомобиля для настоящих мужчин", - заявил топ-менеджер.

Когда появится новое поколение Lada 4x4 - остается загадкой. АвтоВАЗ пообещал информировать журналистов о всех важных новостях.

Renault начинает экспорт в страны Персидского залива

i-mash.ru_06.04.2017

Renault Россия расширит географию экспорта в 2017 г., добавив 6 стран Персидского залива. Компания планирует поставить за рубеж 14 тыс. кузовов.

"Благодаря поддержке адаптации автомобилей к новым экспортным рынкам с этого года компания Renault начинает экспорт в страны Персидского залива, в шесть стран", - сказал генеральный директор компании Андрей Панков.

До 2016 г. компания поставляла автомобили в Казахстан и Белоруссию, в 2016 г. к ним добавились Вьетнам, Кыргызстан, Армения. По итогам прошлого года Renault поставила за рубеж 10% произведенных в России автомобилей.

В 2016 г. Renault Россия начала экспорт окрашенных кузовов для моделей Logan "АвтоВАЗа" в Алжир.

Выпускаемые в Казахстане автомобили получили технологии connected car и big data

kolesa.ru_06.04.2017

К внедрению инновационных технологий приступили специалисты предприятия «Азия Авто», которое располагается в Усть-Каменогорске.

Каждый автомобиль, который выпускается на мощностях завода «Азия Авто», с апреля 2017 года оснащается телематическим устройством, связывающим в единую сеть автомобиль, смартфон владельца и сервисный центр: в пресс-центре казахстанской компании рассказали о внедрении инновационных технологий connected car и big data.

Сообщается, что владельцы автомобилей, сошедших с конвейера в Усть-Каменогорске, смогут дистанционно управлять личным транспортом с помощью смартфона. Благодаря интегрируемой телематической системе водитель сможет дистанционно следить за техническим состоянием ТС, завести и заглушить двигатель, открыть багажник, узнать о статусах дверей, отследить скорость, температуру снаружи и внутри машины, подать сигнал и выполнять различные иные команды. Все функции доступны в специальном мобильном приложении.

В технологию connected car уже встроена охранная сигнализация. Система мгновенно оповестит об эвакуации или ударе ТС. Машина также подаст сигнал владельцу о своём местонахождении в случае, если за руль сядут друзья или родственники. Помимо этого система автомобиля скажет о превышении скорости или выезде за пределы обозначенной зоны.

Покупатели современных машин усть-каменогорского производства получают возможность быть всегда на связи с сервисной службой и получать рекомендации с учётом пробега и стиля вождения.

«Мы рады первыми предложить казахстанцам уникальные возможности, которые открывают перед нами инновационные инструменты connected car, — комментирует президент АО «Азия Авто» Ерик Сагымбаев. — Дистанционная диагностика, интеллектуальные системы безопасности и контроля расхода топлива, принципиально новый уровень комфорта – всё это будет доступно нашим клиентам».

«Мы рассчитываем, что покупатели автомобилей «Азия Авто» получат эксклюзивные условия страхования благодаря исчерпывающему массиву «больших данных» о манере езды водителя, которые будут генерировать автомобиль», — добавил он.

Ранее портал «Колёса.ру» публиковал [ТОП-10 автомобилей локальной сборки в Казахстане](#) в начале 2017 года. В десятку вошли Lada 4x4, Lada Granta, Lada Kalina, JAC S3, Lada Largus, Chevrolet Cruze, Hyundai Elantra, Kia Sorento, Kia Optima и Hyundai Tucson.

«Лукойл» будет поставлять масла на «Автотор»

dvizhok.su_06.04.2017

Компания «Лукойл» объявила о подписании контракта с ООО «Автотор Холдинг» на поставку смазочных материалов для конвейерной заливки в дизельные двигатели.

Синтетические моторные масла Lukoil будут использоваться в современных дизельных двигателях мощностью от 1,5 до 56 кВт, применяемых в различных отраслях промышленности, сообщает пресс-служба нефтяной компании.

«В 2016 году мы начали выпуск двигателей малой мощности под брендом «Автотор», используемых в строительной, складской и сельскохозяйственной технике, грузовых автомобилях, а также малых судах. «Автотор» заинтересован в расширении сети поставщиков качественных комплектующих и материалов для нового проекта.

Выбор «Лукойла» в качестве поставщика – результат успешных испытаний российского масла в новых двигателях», – заявил генеральный директор ООО «Автотор Холдинг» Александр Сорокин.

«Мы рады, что крупнейший мультибрендовый автопроизводитель в России – Автотор – выбрал именно масло Lukoil для нового проекта. Ранее мы уже имели опыт поставок смазочных материалов для конвейерной заливки автомобилей нескольких зарубежных брендов, выпускаемых на калининградском предприятии. Надеемся, что в обозримой перспективе сможем предложить Автотору еще больше интересных опций для сотрудничества», – отметил, в свою очередь, генеральный директор ООО «ЛЛК-Интернешнл» Максим Дондэ.

Питер Андерсон, MAN Россия: мы обязаны ставить перед собой высокие цели kolesa.ru_04.04.2017

Курс евро всё ещё достаточно высок, а введение платы за проезд по автодорогам осложнило и без того непростое положение перевозчиков. Но продажи импортных грузовиков не останавливаются! Сегодня говорим с главой одного из самых успешных «грузовых» импортеров.

К: Компания MAN отчиталась о хороших результатах 2016 года – в частности, MAN TGS стал самым продаваемым европейским грузовиком. Какие планы на 2017 год задаются на этом фоне?

П.А.: Мы ставим перед собой такую стратегическую цель: каждый четвертый европейский грузовой автомобиль, проданный в России, должен быть марки MAN. И этой цели мы должны достичь уже в текущем, 2017 году. У нас отличный продуктовый портфель, у нас есть абсолютно фантастическая команда, и мы просто обязаны ставить перед собой очень высокие и трудные цели. А еще мы производим автобусы, так что второй нашей целью является лидерство в сегменте премиальных автобусов. Собственно, только в этом сегменте мы можем реально конкурировать с местными производителями.

К: Какие модели лучше всего продаются в России, и есть ли у нашего рынка специфические отличия с точки зрения востребованности техники?

П.А.: В Европе наблюдается гораздо большая доля модели TGX. Впрочем, как вы, наверное, слышали на пресс-конференции, компания планирует существенно интенсифицировать продажи TGX и на российском рынке. Эта модель, по нашему мнению, оптимальна для тех, кто занимается грузоперевозками на большие расстояния, и может эффективно конкурировать с Actros и FH.

К: Скажите, а планируете ли вы активно предлагать полноприводные варианты — 6х6, 4х4?

П.А.: У нас есть такие модели, но мы предлагаем то, что требует рынок. И в основном наши клиенты интересуются моделями с колесной формулой 6х4 и 8х4. Да, мы хотели бы увеличить свою долю рынка и получить, в том числе, и заказы на внедорожные версии наших автомобилей. Но мы должны поставлять то, что требует от нас рынок в настоящее время. Мы работаем и с нефтедобытчиками, и с газодобывающей отраслью, но в основном они заказывают у нас автомобили 6х4 и 8х8 моделей TGX и TGS.

К: Какие направления бизнеса, помимо продаж и обслуживания, вы развиваете и считаете приоритетными в России – постгарантийное обслуживание, продажа автомобилей с пробегом, что-то еще?

П.А.: Весь автомобильный бизнес можно представить в виде замкнутого круга. Когда мы продаем новый автомобиль, мы продаем вместе с ним и сервисный контракт. И важно не только то, что мы продаем, но и сама поддержка покупателя. Ну а затем в какой-то момент клиент покупает следующий автомобиль, и на рынке неминуемо появляется поддержанная машина. И для нас очень важно, чтобы все операции в пределах этого круга проходили через нас. Так что я не могу сказать — вот это направление более важное, это менее... Если мы не будем продавать новые автомобили, то мы вообще не сможем продавать что-либо. Если мы ограничимся продажей новых автомобилей, но не обеспечим их обслуживание, то клиент будет разочарован и уйдет к кому-то другому. Главное для нас — предложить любому клиенту подходящие для него готовые решения.

К: На пресс-конференции вы рассказали, что открыли в 2016-м два новых сервисных центра и планируете на этот год открытие еще трех или четырех. А были ли случаи закрытия дилерских центров в 2016 году?

П.А.: Да, у нас закрылись один или два центра, но это было не в 2016 году, а несколько ранее. А вообще большинство компаний, с которыми мы работаем как с партнерами, являются вполне самостоятельными бизнес-структурами, и их руководство в любой момент может сказать «Мы недовольны результатами, так что прекращаем эту деятельность и вложим деньги во что-нибудь более прибыльное», так что в основном те

немногочисленные случаи закрытия дилерских центров происходили сугубо по финансовым причинам. Но повторюсь — это происходило, в основном, в период до 2016 года.

К: Насколько важным и перспективным вы считаете направление газомоторной техники, и планируются ли шаги по развитию в этой области?

П.А.: MAN уже давно является признанным экспертом в области газовых двигателей. У нас такие двигатели, как на сжатом, так и на сжиженном газе, применяются в основном в пассажирских перевозках. Мы готовы решить любые задачи, и очень много автопарков в Европе имеют в своем составе транспортные средства с такими двигателями. Многие парки имеют собственные станции дегазации и заправки. Есть транспорт с такими двигателями и в России, но доля его в общем объеме наших продаж пока невелика. В основном реализуются проекты, связанные с Москвой и Санкт-Петербургом, конкретно — 7-й парк в Санкт-Петербурге и 11-й парк в Москве, а также предприятие ГУП «Центравтотранс», полностью оснащенное автобусами MAN. Всего в России сейчас эксплуатируется порядка 400 газовых двигателей MAN. Газовые технологии мы можем поставлять как в виде двигателей, так и в виде комплексных решений: автобус, взрывобезопасные баллоны 4-го типа, и разнообразная арматура. Для грузовых автомобилей подобных решений у нас сейчас нет, но это вопрос ближайшего будущего.

К: В прошлом году компания MAN представила модель TGE, с которой дебютировала в сегменте малотоннажных коммерческих авто, и на пресс-конференции вы рассказали о своих планах по выводу модели на российский рынок. А в каком количестве вы надеетесь их продавать, и какие надежды связаны с этой моделью в целом?

П.А.: Я не хотел бы говорить о каких-то конкретных цифрах будущих продаж, но могу рассказать, как именно мы планируем продавать эту модель. Когда сегодня вы покупаете легкий коммерческий автомобиль, вы идете в шоурум, и там этот фургон еще нужно найти. Как правило, вы видите сначала легковые автомобили, а фургоны если и стоят, то где-то в дальнем углу, поскольку продавец хочет выставить на первый план что-то более симпатичное и привлекательное. А если покупатель хочет получить какое-то специальное оборудование, то этот вопрос ему придется решать самостоятельно, и это может быть связано с определенными трудностями. Наконец, если вам нужно обслужить коммерческий фургон, вам придется стоять в одной очереди с владельцами легковых автомобилей, которых, естественно, много больше. Мы же выходим на рынок со всем нашим объемом знаний о бизнесе в сегменте грузовых автомобилей. Мы будем предлагать множество готовых кузовных решений, то есть, клиенту не нужно будет вести долгие переговоры по поводу стоимости того, что его интересует: он сразу получает фиксированную цену и предложение максимально широкой линейки в области грузоперевозок. И, наконец, наши фургоны будут обслуживаться в грузовых сервисных центрах, что означает минимальные сроки проведения всех работ.

К: Скажите, а вы ведете сейчас какую-то работу по подготовке взаимодействия с российскими компаниями, занимающимися кузовными работами и конверсией?

П.А.: Мы ведем свой бизнес, связанный с грузовыми автомобилями, таким образом: к нам приходит клиент, говорит, что ему нужно, и мы поставляем ему его заказ. Естественно, при этом мы берем на себя все переговоры и работу с поставщиками специального оборудования. Естественно, мы работаем и с российскими поставщиками, потому что это нередко обходится дешевле, и зачастую это является прямой просьбой наших клиентов. Аналогичным образом мы собираемся строить работу в сегменте коммерческих фургонов.

К: В числе ваших последних достижений – грузовик на электротяге с запасом хода в 200 км, созданный на базе модели TGS. Насколько приоритетно это направление разработки, и можем ли мы увидеть другие новинки в ближайшем будущем?

П.А.: Да, мы считаем, что транспорт на электротяге имеет хорошие перспективы в России, прежде всего в сфере внутригородских грузоперевозок. Да, Россия, конечно, имеет собственные источники углеводородного топлива, но во многих аспектах использование электроэнергии гораздо проще. Например, природный газ нужно еще доставить до заправочной станции. На сегодня главным фактором, ограничивающим развитие электротранспорта, является слабая развитость инфраструктуры. Электротранспорт снижает уровень загрязнения атмосферы — по крайней мере, непосредственно в городах — а также уровень шума. Вы можете по-прежнему использовать природный газ или нефть, но передавать электроэнергию в места, где она непосредственно потребляется, много проще. Чтобы насытить такой город, как Москва, газовыми заправками, требуется целый флот специального транспорта, который будет этот газ развозить. В случае использования электроэнергии такой проблемы нет. Мы чувствуем огромную потребность в городском электротранспорте, и это касается как грузовиков, так и автобусов.

К: Кстати, об автобусах – в 2016 году вы демонстрировали и электрический автобус Lion's City. Есть ли планы или договоренности о дорожных тестах на существующих маршрутах в реальных условиях эксплуатации, и каковы планы по развитию подобной техники?

П.А.: Для этого нужно, чтобы эта разработка пошла в серию, а также некий прорыв в области технологий производства аккумуляторов. Дело в том, что при температуре -35 градусов ниже нуля запас хода мгновенно падает с 200 километров примерно до 80. Кроме того, салон автобуса нужно обогревать, а обогреватели являются мощными потребителями. И сейчас мы все ожидаем кардинальных изменений в весе аккумуляторных батарей, в стоимости ампер-часа — то есть, того, что определяет ту самую дистанцию свободного хода. И вот когда эти проблемы будут решены, такие автобусы появятся здесь, в России. Но это если говорить про массовый продукт, а вот время появления тестовых образцов настанет уже очень скоро. Кроме того, возможны некие комбинированные, гибридные системы, которые могут стать альтернативой троллейбусам. А вообще у нас на заводе в качестве внутривозовского транспорта уже давно работают электрические грузовики, которые перевозят прицепы.

К: Ну и последние вопросы касаются телематической платформы RIO. На пресс-конференции вы рассказали, что сейчас идет работа по ее интеграции с распространенными в России программными продуктами и системами, например, 1С. Система ЭРА-ГЛОНАСС, использование которой становится обязательным, также имеет определенные телематические возможности. Не было ли у вас идеи как-то соединить эти системы и использовать эти возможности?

П.А.: Полагаю, что этот вопрос обязательно встанет на повестке дня, раз уж мы работаем в России. Ведь главным достоинством RIO является открытость этой платформы и возможность добавлять самые разнообразные сервисы.

К: Скажите, а есть уже страны, где система RIO введена в эксплуатацию, и удалось ли добиться каких-то практических результатов?

П.А.: Эксплуатация системы в Западной Европе идет в тестовом режиме, и ее внедрение проходит поэтапно, шаг за шагом. Но говорить о каких-то практических результатах в цифрах пока рано. Но что система RIO действительно делает — это открывает новые возможности. Прежде всего, вы можете осуществлять коммуникацию с другими участниками рынка, в том числе — с другими транспортными компаниями, легче получать разнообразные услуги, заводить новые контакты. По сути, она работает, как современный смартфон...

К.: Вы сказали, что система RIO позволяет наладить обмен информацией между разными транспортными компаниями. Не думаете ли вы, что развитию этой идеи мешает конкуренция – ведь на многих рынках перевозчики озабочены не сокращением выбросов в атмосферу или небольшой экономией топлива, а прежде всего получением прибыли?

П.А.: Нет, не думаю. Например, у нас есть клиент, флот которого насчитывает почти 4 000 грузовиков, и ему нужна система, позволяющая управлять этим флотом, потому что если посмотреть на реальное положение вещей, то из них ежедневно работают не более 3 000 машин. Но если у меня есть грузовики, но не хватает заказов, я могу договориться с тем, у кого не хватает ресурсов для выполнения объема заказов на перевозку товаров. И когда люди разберутся в возможностях системы, они поймут, насколько выгодно ее использовать. Еще раз повторю: наша система — как смартфон, который является не только техническим средством для общения, но и превращается в твой банк, прибор для чтения почты и множества других функций.

Председатель совета директоров «АвтоВАЗа» Сковорцов номинирован в совет директоров «Норникеля»

rns.online_06.04.2017

Акционеры ГК «Норильский никель» на годовом собрании 9 июня переизберут состав совета директоров компании в количестве 13 человек, сообщила компания. Председатель совета директоров «АвтоВАЗа» Сергей Сковорцов номинирован в качестве члена совета вместо Андрея Коробова, который работал в совете директоров в качестве независимого директора и занимал ранее должность гендиректора «РТ-Развитие бизнеса» (структура «Ростеха»). В остальном номинированные кандидаты в совет директоров остались прежними.

В него номинированы неисполнительный председатель совета директоров компаний Pangolin Diamonds Corp., Edcon Group Гарет Пенни, старший вице-президент «ГМК «Норильский никель» Андрей Бугров, гендиректор, председатель правления «Холдинговая компания Интеррос» Сергей Барбашев, заместитель гендиректора по инвестициям «Холдинговая компания Интеррос» Алексей Башкиров, руководитель направления «Русала» Рушан Богаудинов, президент CIS Investment Advisers Сергей Братухин, первый вице-президент – руководитель Блока корпоративных, акционерных и правовых вопросов «ГМК «Норильский никель» Марианна Захарова, советник

президента ЗАО «РУСАЛ Глобал Менеджмент Б.В.» Сталбек Мишаков, директор и основной владелец Natural Resource Partnership Герхардус Принслоо, гендиректор ООО «Эн+ менеджмент», гендиректор Эн+ Групп Лимитед Максим Соков, гендиректор ЗАО «РУСАЛ Глобал Менеджмент Б.В.» Владислав Соловьев, независимый неисполнительный директор GB Minerals Ltd. Роберт Эдвардс.

В действующий совет директоров, как считалось, Коробов был выдвинут «Металлоинвестом» Алишера Усманова. «Металлоинвест» в 2016 году продал пакет американских депозитарных расписок «Норникеля» в размере 1,4% за \$342 млн. По состоянию на 31 декабря 2016 года доля «Металлоинвеста» в «Норникеле» составила 1,8%. Такой пакет не позволяет номинировать в совет директоров своих кандидатов.

Список кандидатов в члены ревизионной комиссии утвержден в составе пяти человек.

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ AEROSPACE INDUSTRY

ОДК поставил ВАСО первые двигатели для ВТС Ил-112В

i-mash.ru_06.04.2017

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) поставила на воронежское ПАО "ВАСО" (входит в ОАК) две опытные силовые установки ТВ7-117СТ для оснащения находящегося в процессе сборки первого опытного образца российского легкого военно-транспортного самолета Ил-112В.

Легкий транспортник Ил-112В с максимальной нагрузкой до 5 тонн предназначен для транспортировки личного состава, военной техники, различных видов вооружений и других грузов. Ил-112В придет на смену парку самолетов Ан-26. Для Ил-112В санкт-петербургским предприятием ОДК АО "Климов" разрабатывается турбовинтовой двигатель ТВ7-117СТ, который наряду с воздушным винтом АВ-112 и регулятором управления винтом РСВ-34С (разработчик – ОАО "НПП "Аэросила") составляет силовую установку нового самолета.

В двигатель ТВ7-117СТ, расширяющий семейство двигателей ТВ7-117, заложены передовые технические и конструктивные решения, в сравнении с зарубежными аналогами он обладает конкурентоспособными техническими характеристиками и эксплуатационными параметрами. Мощность на максимальном взлетном режиме составляет 3 000 л.с., на повышенном чрезвычайном режиме – 3 600 л.с. Применяемый на ТВ7-117СТ воздушный винт АВ-112 обладает большей производительностью и позволяет увеличить лобовую тягу силовой установки.

В сентябре 2016 года на АО "Климов" стартовали стендовые испытания ТВ7-117СТ. Серийно ТВ7-117СТ будет изготавливаться в расширенной кооперации предприятий ОДК, в которую включены, в частности, АО "Климов", АО "ММП им. В.В. Чернышева" и АО "НПЦ газотурбостроения "Салют".

"Основные детали и сборочные единицы для этих двигателей изготовлены на АО "ММП имени В.В.Чернышева", – говорит управляющий директор АО "ММП имени В.В.Чернышева" Амир Хакимов. – Наш завод возобновил производство деталей и узлов двигателей типа ТВ7-117 после долгого перерыва. Работоспособность деталей подтверждена стендовыми испытаниями на АО "Климов". Специалисты ОДК обеспечат сопровождение эксплуатации силовых установок в процессе монтажа на самолет, наземных и летно-конструкторских испытаний в его составе.

Российско-китайский завод окончательной сборки гражданских самолетов будет построен на юге Китая

i-mash.ru_06.04.2017

Администрация города Фанчэнган (Гуанси-Чжуанский автономный район, Южный Китай) и Гуансийская инвестиционная компания "Новый авиационный городок" подписали с российской научно-инженерной компанией "НИК" рамочное соглашение о строительстве российско-китайского индустриального парка

гражданских воздушных судов и авиационного городка на территории г. Фанчэнгана. Об этом сообщает агентство "Синьхуа".

Согласно плану, строительство индустриального парка обойдется сторонам в более чем 7 млрд. юаней (около 70 млрд. рублей), а его срок составит 5-8 лет.

В индустриальном парке будут построены:

- российско-китайский центр исследования и разработки летательных аппаратов;
- российско-китайский завод окончательной сборки гражданских самолетов;
- международная школа подготовки летчиков и специалистов в области авиации;
- парк международного сотрудничества;
- тематический авиационный городок для туристов.

В соответствии с соглашением, строительные работы первой очереди российско-китайского завода окончательной сборки гражданских самолетов начнутся в 2017 г.

В ВИАМ обсудили результаты работ по госконтракту с Минпромторгом

i-mash.ru_05.04.2017

5 апреля 2017 года во Всероссийском научно-исследовательском институте авиационных материалов (ВИАМ) прошло заседание президиума Научно-технического совета.

В ходе заседания были рассмотрены результаты реализации работ по государственному контракту с Минпромторгом России, который выполняется в рамках подпрограммы "Авиационная наука и технологии" государственной программы РФ "Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы".

В мероприятии принял участие директор департамента авиационной промышленности министерства промышленности и торговли РФ Сергей Владимирович Емельянов.

Напомним, что основной целью программы является создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление ее позиции на мировом рынке в качестве третьего производителя по объемам выпуска авиационной техники.

Ряд латиноамериканских стран интересуются самолетом-амфибией Бе-200

i-mash.ru_06.04.2017

Ряд стран Латинской Америки заинтересовались самолетом-амфибией Бе-200, Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) ожидает заявок на покупку в ближайшее время.

Об этом в среду 5 апреля сообщил журналистам директор департамента продаж ОАК Дмитрий Выпряхкин.

"К самолету проявляют интерес ряд стран, в том числе латиноамериканских. В скором будущем мы ожидаем конкретных заявок и перевода переговоров в контрактную плоскость", - сказал Выпряхкин на выставке LAAD 2017, передает ТАСС.

Российский самолет-амфибия Бе-200 способен садиться как на наземные грунтовые и ледовые аэродромы, так и на воду. Базовая конфигурация самолета предназначена для тушения лесных пожаров. Помимо базового Бе-200, существуют транспортная, пассажирская, поисково-спасательная и санитарная модификации. Самолет оборудован восемью водяными баками, расположенными под полом грузовой кабины, и может брать на борт до 12 тонн воды.

Американская тяжелая ракета New Glenn оказалась дешевле российской «Ангара»

lenta.ru_06.04.2017

Создание тяжелой ракеты New Glenn обойдется в 2,5 миллиарда долларов, что меньше стоимости аналогичных работ по созданию российского носителя «Ангара». Об успехах частной компании Blue Origin на 33-м космическом симпозиуме в городе Колорадо-Спрингс (США) рассказал ее глава Джефф Безос, сообщает The New York Times.

Бизнесмен отметил, что для финансирования Blue Origin он ежегодно намерен продавать на сумму один миллиард долларов акции принадлежащей ему компании Amazon.

Безос рассказал и о планах Blue Origin. В 2017 году компания намерена провести тестовый полет суборбитальной системы New Shepard с участием пассажиров, а в 2018 году начать осуществлять ее туристические пуски. Также Blue Origin в ближайшие несколько недель намерена провести огневые испытания двигателя BE-4.

Данные агрегаты планируется устанавливать на ракету Vulcan — замену носителя Atlas V с российским РД-180. Первый полет Vulcan должен произойти не ранее 2019 года. Также BE-4 планируется устанавливать на ракеты New Glenn.

Над их созданием компания Blue Origin работает с 2012 года. Для сравнения, решение о начале работ над новой российской тяжелой ракетой «Ангара» было принято в 1995 году, а первый полет легкой и тяжелой версий носителя состоялся в 2014-м. Стоимость соответствующих работ по состоянию на 2013 год составляла 100 миллиардов рублей (более трех миллиардов долларов по курсу 2013 года).

Авиавласти Италии обсудили с Росавиацией поставки самолетов SSJ100 на международные рынки

rns.online_06.04.2017

Делегация Администрации гражданской авиации Италии (ENAC) и представитель Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) в ходе своего визита в Москву с 28 по 29 марта провели оценку российской системы сертификации гражданской авиационной техники, а также предприятий разработчиков и изготовителей и обсудили с Росавиацией поставки самолета SSJ100 на международные рынки, сообщили в Росавиации.

Стороны обсудили поставки самолетов RRJ-95B (SSJ100) «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) в Венецию (Италия) для кастомизации и последующей передачи в государства Европы, Мексику и другие страны. Итальянская сторона попросила уточнить, каким образом будет осуществляться выдача экспортного сертификата для перегонки самолетов RRJ-95B в Италию после 9 апреля 2017 года, когда Росавиации перейдут полномочия по сертификации разработчиков и изготовителей авиационной техники. «Росавиация представила в ENAC всю запрошенную итальянской стороной документацию, подтверждающую безусловную возможность бесспорных поставок RRJ-95B в Италию после 9 апреля, в том числе утвержденную инструкцию по изданию экспортного сертификата», — отметили в ведомстве.

«Стороны достигли полного взаимопонимания и согласия в том, что на сегодняшний день решены все принципиальные вопросы, в том числе влияющие на продвижение RRJ-95B на международные рынки, поставки самолетов будут продолжены», — говорится в сообщении Росавиации.

«Роскосмос» застрахует запуск пилотируемого корабля «Союз» на 2,8 млрд рублей

rns.online_06.04.2017

Госкорпорация «Роскосмос» разместила конкурс на оказание услуг страхования рисков при запуске ракеты-носителя «Союз-ФГ» и пилотируемого корабля «Союз МС-04» к Международной космической станции. Соответствующий документ размещен на сайте госзакупок.

Согласно документу, страховым риском считается полная гибель ракеты-носителя и корабля и прерванное зажигание. Страховая сумма — 2,8 млрд рублей. В основной экипаж корабля вошли космонавт «Роскосмоса» Федор Юрчихин и астронавт NASA Джек Фишер.

Ранее, в январе, исполнительный директор по пилотируемым космическим программам госкорпорации «Роскосмос» Сергей Крикалев сообщил RNS, что запуск транспортного пилотируемого корабля «Союз МС-04» перенесен с конца марта на апрель.

Финансирование авиапрома сокращено

i-mash.ru_06.04.2017

Глава правительства Дмитрий Медведев подписал постановление о внесении изменений в госпрограмму "Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы". Соответствующий документ опубликован на сайте правительства.

В соответствии с новой версией госпрограммы, скорректированной с учетом госбюджета на 2017 год, объем финансирования авиационной промышленности составит 632,568 млрд. руб. При этом, по сравнению с предыдущим вариантом программы, объем финансирования сократился более чем на 80 млрд. рублей, сообщает РБК. Ранее правительство планировало выделить на поддержку отрасли 714,2 млрд. руб.

Согласно госпрограмме, до 2025 года доля самолетов российского производства в авиапарке крупнейших воздушных перевозчиков должна составить 27,2%. Доля поставок российских самолетов гражданской авиации на мировом рынке самолетов гражданской авиации к тому же году должна достичь 4,5%.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ECONOMIC POLICY

СМИ: глава Нацбанка Украины Валерия Гонтарева уходит в отставку

tass.ru_06.04.2017

Глава Национального банка Украины (НБУ) Валерия Гонтарева заявила, что намерена покинуть свой пост. Об этом она сказала во время общения с участниками акции протеста, которая состоялась в четверг утром перед ее домом в Киевской области. Акцию транслировал телеканал "112 Украина".

"Я пишу заявление об отставке", - сказала Гонтарева, добавив, что не знает, кто будет на ее месте, так как "это вопрос к президенту".

Глава НБУ также заявила, что она "отвечает за все реформы, которые она осуществила на Украине". "Мне не стыдно ни одной минуты", - заключила она.

Участники акции протеста - группа молодых людей - с утра разрисовали забор около дома Гонтаревой, после чего пытались заблокировать выезд ее автомобиля. При этом собравшиеся требовали ее отставки и обвиняли главу НБУ в поддержке российских банков на Украине.

Валерия Гонтарева возглавила Нацбанк Украины в июне 2014 года. За более чем два с половиной года работы это не первая ее попытка сложить с себя полномочия. Ее работу неоднократно критиковали представители оппозиционных сил Украины и вкладчики неплатежеспособных банков. Все они требуют отставки Гонтаревой, обвиняя ее в разрушении банковской системы страны и девальвации национальной валюты.

В конце февраля украинские СМИ сообщили, что решение об отставке Гонтаревой уже принято, а на ее пост подбирают другого кандидата. Сама глава Нацбанка уже заявляла, что предложила несколько кандидатур в качестве преемника, но выбор остается за президентом, который вносит представление на снятие главы и назначении главы финансового регулятора страны в Верховную раду. Украинские СМИ сообщали, что в списке претендентов есть экс-премьер Украины Арсений Яценюк, однако он эту информацию пока не подтвердил.

2 апреля руководитель Национального антикоррупционного бюро Украины (НАБУ) Артем Сытник сообщил о проверке законности расходования миллиардов гривен на рефинансирование коммерческих банков и причастности к этому процессу руководства Нацбанка (НБУ). А 3 апреля в украинских СМИ появилась информация о том, что глава регулятора написала заявление об отставке, однако НБУ тут же опроверг эти сообщения.

Медведев утвердил директиву об избрании Силуанова председателем набсовета ВТБ

rns.online_06.04.2017

Премьер-министр России Дмитрий Медведев утвердил директиву об избрании министра финансов Антона Силуанова на пост председателя наблюдательного совета ВТБ, сообщается на официальном сайте правительства.

«Дмитрий Медведев утвердил директивы, которыми представителям интересов Российской Федерации — членам наблюдательного совета Банка ВТБ (ПАО) предписывается голосовать: "за" избрание Силуанова Антона Германовича председателем наблюдательного совета Банка ВТБ (ПАО)», — говорится в сообщении.

Также Медведев утвердил директиву о переназначении Андрея Костина на пост главы ВТБ сроком на пять лет.

Альфа-банк досрочно вернул средства облигаций федерального займа

rns.online_06.04.2017

Альфа-банк досрочно вернул средства облигаций федерального займа на 63 млрд руб., полученные в рамках участия в госпрограмме по докапитализации банков, сообщает кредитная организация.

«Принятое решение связано с тем, что Альфа-Банк по достаточности собственного капитала со значительным запасом выполняет все обязательные нормативы Банка России», — говорится в сообщении.

В частности, капитал банка поддержал выпуск бессрочных еврооблигаций в конце 2016 года в размере \$700 млн и конвертацию прибыли за 2015 год в размере 33,8 млрд руб. в капитал банка.

**НИОКР
R&D**

Отсутствие нормативной базы тормозит развитие аддитивных технологий на Урале

i-mash.ru_06.04.2017

Первый проректор УрФУ уверен, что Свердловской области по силам создать новую производственную специализацию.

Несмотря на очень большой потенциал аддитивных технологий, используемых в области 3D-печати и способных кардинально изменить облик российской промышленности, на сегодняшний день инвестиции в этот сектор крайне ограничены. Одна из главных причин — отсутствие полноценной правовой базы. Данная проблема стала одной из самых обсуждаемых на заседании научно-производственного консорциума «Аддитивные технологии», которое прошло на «Уральском электротехническом комбинате».

По словам первого проректора УрФУ Сергея Кортova, на сегодняшний день в России, к сожалению, до сих пор не существует стандартов как на аддитивные технологии и материалы, так и на изделия, изготовленные методом аддитивных технологий. Прежде всего, это актуально для изделий из металлов и композитов, поскольку пластиковые изделия чаще всего не требуют сложных форм сертификации. При этом мировой рынок 3D-печати стремительно развивается, ежегодно растет на 20-30%, и в 2020 году может превысить 20 миллиардов долларов.

«Чтобы запустить серийное производство аддитивных машин, нужны инвесторы, но они не будут вкладываться, пока не увидят рынок и все его возможности, — уверен Сергей Кортov. — А рынок как раз тормозится из-за отсутствия нормативной базы. Пока же можно говорить только о том, что в настоящее время Минпромторг России готовит предложения по господдержке таких активных участников рынка, которые готовы попробовать использовать аддитивные технологии в своих производственных циклах».

Другой проблемой в развитии аддитивных технологий в России является отсутствие отечественных машин и сырья. Для использования таких технологий в оборонно-промышленном комплексе это является ключевым барьером. В ближайшие 2-3 года в России будут созданы и протестированы опытные образцы, которые в состоянии решать необходимые для промышленности задачи.

По словам Сергея Кортova, в последние несколько лет в Уральском федеральном университете на базе Регионального инжинирингового центра была проведена колоссальная работа по развитию в области аддитивных технологий. Это позволило в виде конструкторской документации разработать целую линейку отечественных 3D-машин по металлу на базе технологии селективного лазерного сплавления с различным размером зоны построения.

Всего разработано шесть разновидностей аппаратов, которые могут применяться в различных сферах: медицине, машиностроении и даже в ювелирной промышленности. Уже собран и проходит испытания опытный образец, на котором в мае этого года будет проводиться отработка режимов и поиск оптимальной технологии.

«Аддитивные технологии уже активно рассматриваются многими руководителями предприятий для производства сложной высокотехнологичной продукции, в качестве перехода на новый технологический уклад, то есть использования таких технологий в качестве базовых, — подчеркивает Сергей Кортков. — Уральский федеральный университет находится в центре промышленного региона и нашим важным преимуществом является тесная связь с такими предприятиями, что позволяет организовывать самый кратчайший путь от научной разработки до внедренного технологического решения».

Так, УрФУ в тесном сотрудничестве с Росатомом разработал и реализует проекты по производству порошков для аддитивных машин — на базе как традиционных металлов, так и титановых сплавов. Очень активно развивается направление по использованию композитов. Можно говорить и о первых серьезных результатах в направлении медицины, в частности в остеоинтеграции. Это стало возможным благодаря сотрудничеству вуза с российским научным центром «Восстановительная травматология и ортопедия» имени академика Г. А. Илизарова.

Сергей Кортков также отметил, что сегодня наблюдается крайне низкая осведомленность о преимуществах аддитивных технологий среди ключевых людей, которые отвечают за технологическое развитие предприятий. Главные конструкторы и технологи нуждаются в обучении, чтобы использовать современные технологии. В данный момент в университете ведется работа по формированию перечня направлений образовательных программ для подготовки специалистов в данной области — именно они в будущем будут внедрять новые технологии на предприятиях.